



Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1220 København K

Dato : 28. februar 2006
J.nr. : 514-000020

- ./. Jeg vedlægger hermed til Trafikudvalgets orientering nystatus vedr. hastighedsnedsættelser på strækningen mellem København-Århus efter kørsel med målevogn den 13. februar 2006.

De seneste to målevognskørsler (den 30. januar og 13. februar) har vist en stigning i antallet af de mest kritiske fejl, de såkaldte klasse-max fejl.

I den vedlagte redegørelse, oplyser Banedanmark, at der nu er registreret 11 klasse max fejl ved 180 km/t, mod 8 klasse-max fejl ved seneste måling.

Siden årsskiftet har Banedanmark ikke i nødvendigt omfang kunne gennemføre maskinel sporjustering på grund af vejrliget. Problemstillingen er, at justering af sporenes ballast ikke må finde sted så længe der er frost og is i ballasten, idet ballasten og dermed sporet derefter vil sætte sig igen, når isen smelter.

Banedanmark har oplyst mig om, at den manglende sporjustering betyder, at det ikke er muligt at nedbringe antallet af klasse-max fejl. Samtidig kommer der nye klasse-max fejl til, og dermed er det samlede antal steget.

Banedanmark understreger, at dette ikke indebærer nogen overskridelse af hvad der er sikkerhedsmæssigt forsvarligt, men alene er en udfordring i forhold til at overholde køreplanen.

- Banedanmark genoptager i uge 8 udskiftning af isolerede klæbestød på strækningen. Sporjusteringsarbejderne blev genoptaget mandag aften d. 13. februar 2006.

- ./. På baggrund af den vedlagte status, har Trafikstyrelsen og Banedanmark drøftet problemstillingen. Banedanmark og Trafikstyrelsen er enige om, at der skal ske en løbende dialog om fejludviklingen på skinnenettet. Endvidere vil der være en drøftelse af specifikke kontra generelle hastighedsnedsættelser efter målevognskørslerne i næste uge.

Jeg følger naturligvis situationen meget nøje, og vil løbende orientere Trafikudvalget, hvis mere omfattende hastighedsnedsættelser atter skulle blive nødvendige.

Med venlig hilsen

Flemming Hansen